

PENGUNAAN SEPEDA MOTOR UNTUK MUDIK DI JAWA PADA ANGKUTAN LEBARAN 2012

THE USE OF MOTORCYCLES FOR HOME TO VILLAGE IN JAVA IN TRANSPORT THE DAY IDUL FITRI 2012

Nunuj Nurdjanah

Badan Litbang Perhubungan, Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Lt. 3 Jakarta Pusat 10110

nujtea@yahoo.com

Submitted: 29 Januari 2013, Review 1: 18 Februari 2013, Review 2: 25 Februari 2013, Eligible articles: 8 Maret 2013

ABSTRACT

Ownership of private vehicles, especially motorcycles from year to year has increased significantly, as impact of that growth is quite rapid, the use of motorcycles on the road has increased sharply during the day Idul Fitri is no exception, used motorcycles as a transport the day Idul Fitri both short distance and long distance. The use of motorcycles for home to village has been a phenomenon every the day Idul Fitri. This study aims to analyze and evaluate the use of motorcycles in transport the day Idul Fitri 2012. Based on the analysis of secondary data from the Polri and the Integrated Command Post Transport the day Idul Fitri 2012 (Ministry of Transportation of Indonesia) shows that the use of motorcycles for the day Idul Fitri increased 18.17% (of total motorcycles 2,368,720 in 2011 to 2,799,129 motorcycles in 2012), and of the total 8,302 vehicles involved accidents, involved motorcycles as 5,710 units, an increase of 32% compared to the year 2011, and passenger cars as 1,202 units or increase of 46% compared to the year 2011. Based on the perception of travelers motorcycle that: the reason the travelers use motorcycles as much as 38% answered more quickly, and 31% said less costly, as much as 29% answered more flexible/comfort, and 2% answered more convenient; regarding the use of motorcycles for home to village on the day Idul Fitri in 2013, as many as 89% of travelers would use it again, while 11% would not use it again because tired and safety.

Keywords : *motorcycles, home to village, the day Idul Fitri.*

ABSTRAK

Kepemilikan sepeda motor dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan yang signifikan, sehingga penggunaan sepeda motor di jalan pun meningkat dengan tajam tak terkecuali pada masa Lebaran, sepeda motor dijadikan sebagai salah satu angkutan menuju kampung halaman baik jarak dekat maupun jarak jauh. Penggunaan sepeda motor untuk mudik ini telah menjadi fenomena setiap Lebaran. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengevaluasi penggunaan sepeda motor pada angkutan Lebaran 2012. Berdasarkan hasil analisis terhadap data sekunder dari Polri dan Posko Angkutan Lebaran Terpadu 2012 (Kemenhub) menunjukkan bahwa penggunaan sepeda motor untuk mudik Lebaran mengalami kenaikan sebesar 18,17% (dari jumlah 2.368.720 sepeda motor pada tahun 2011 menjadi 2.799.129 sepeda motor pada tahun 2012), dan dari total 8.302 kendaraan yang terlibat kecelakaan, sepeda motor yang terlibat sebanyak 5.710 unit atau meningkat 32% dibanding tahun 2011, dan mobil penumpang sebanyak 1.202 unit atau meningkat sebesar 46% dibanding tahun 2011. Berdasarkan persepsi pemudik sepeda motor menyatakan bahwa: alasan pemudik menggunakan sepeda motor sebanyak 38% menjawab lebih cepat, dan 31% menjawab lebih murah biayanya, sebanyak 29% menjawab lebih fleksibel/kenyamanan, dan 2% ada yang menjawab lebih nyaman; mengenai penggunaan sepeda motor pada Lebaran tahun 2013, sebanyak 89% pemudik akan menggunakan lagi, sementara 11% tidak akan menggunakan lagi dengan alasan lelah dan keselamatan.

Kata Kunci: *sepeda motor, mudik, lebaran*

PENDAHULUAN

Kepemilikan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan yang signifikan. Pertumbuhan sepeda motor sangat pesat, data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2010 menunjukkan bahwa jumlah sepeda motor di Indonesia sebanyak 61.133.032 unit dengan pertumbuhan 16,59% dibanding tahun 2009. Pada tahun 2011 penambahan jumlah sepeda

motor ±8 juta unit, sehingga tahun 2012 terdapat jumlah sepeda motor sebanyak 69 juta unit.

Pertumbuhan sepeda motor tersebut jauh lebih cepat daripada pertumbuhan penduduk Indonesia. Pertumbuhan penduduk Indonesia tahun 2010 dibanding tahun 2000 hanya ± 1,49% (Badan Pusat Statistik, 2011). Pada tahun 2010 tercatat sebanyak 237 juta jiwa, sedangkan pada tahun 2000

tercatat 205 juta jiwa. Dalam *Proceeding Roundtable Discussion* Permasalahan Angkutan Lebaran 2012 dan Solusinya dinyatakan bahwa rasio sepeda motor dan penduduk adalah 29,95% artinya 3 dari 10 penduduk Indonesia telah memiliki sepeda motor.

Jumlah sepeda motor di DKI Jakarta tahun 2010 sebanyak 8,7 juta unit, dengan jumlah penduduk sebanyak 9,6 juta jiwa. Rasio sepeda motor dan penduduk DKI Jakarta adalah 91,22% artinya 9 dari 10 penduduk DKI Jakarta telah memiliki sepeda motor.

Sebagai dampak pertumbuhan sepeda motor yang cukup pesat, penggunaan sepeda motor di jalan pun meningkat dengan tajam tak terkecuali pada masa Lebaran, sepeda motor dijadikan sebagai salah satu angkutan menuju kampung halaman baik jarak dekat maupun jarak jauh. Penggunaan sepeda motor untuk mudik ini telah menjadi fenomena setiap Lebaran, iring-iringan sepeda motor memenuhi jalur-jalur mudik khususnya di Pulau Jawa baik jalur utara, jalur selatan maupun jalur tengah. Penggunaan sepeda motor untuk jarak jauh sebenarnya sangat membahayakan bagi penggunaannya, apabila kurang waspada dan kurang istirahat bisa memicu kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu penggunaan sepeda motor pada setiap lebaran menjadi permasalahan. Di satu sisi penggunaan sepeda motor bagi masyarakat merupakan angkutan yang murah, fleksibel dan cepat, namun di sisi lain meningkatkan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor pada setiap pelaksanaan angkutan Lebaran.

Berdasarkan latar belakang tersebut penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengevaluasi penggunaan sepeda motor pada angkutan Lebaran 2012. Manfaat penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemangku kepentingan untuk mengendalikan penggunaan sepeda motor pada setiap pelaksanaan angkutan Lebaran.

Adapun rumusan permasalahan penelitian ini sebagai berikut.

1. Bagaimana realisasi penggunaan sepeda motor pada angkutan Lebaran 2012?
2. Berapa banyak sepeda motor terlibat dalam kecelakaan lalu lintas pada angkutan Lebaran 2012?
3. Bagaimana karakteristik pemudik yang menggunakan sepeda motor pada Lebaran 2012?
4. Apa alasan pemudik menggunakan sepeda motor untuk mudik?
5. Apakah pemudik akan menggunakan sepeda motor pada Lebaran yang akan datang?

TINJAUAN PUSTAKA

A. Sejarah Perkembangan Sepeda Motor

Sepeda motor adalah kendaraan beroda dua yang menggunakan tenaga sebuah mesin. Rodanya

sebaris dan pada kecepatan tinggi sepeda motor tetap tidak terbalik dan stabil disebabkan oleh gaya giroskopik, pada kecepatan rendah pengaturan berkelanjutan kemudi/stang oleh pengendara memberikan kestabilan.

Saat ini sepeda motor banyak variasinya, selain sepeda motor roda dua, terdapat juga sepeda motor roda tiga yang biasanya disebut *tricycle*. Selain itu sepeda motor ada yang menggunakan gigi, dan ada juga yang *automatic*.

Jenis-jenis sepeda motor antara lain jenis *cruiser*, *dual sport*, *touring*, skuter, bebek, *motor sport*, *sport touring*, sepeda motor digital, dan saat ini yang menjadi favorit masyarakat adalah sepeda motor jenis *automatic*.

Terdapat tiga orang yang diakui sebagai penemu sepeda motor yaitu, Ernest Michaux (Perancis), Edward Butler (Inggris), dan Gottlieb Daimler (Jerman). Sepeda motor pertama kali dirancang pada tahun 1868 oleh Ernest Michaux berkebangsaan Perancis. Pada waktu itu, tenaga penggerak yang direncanakannya adalah mesin uap namun proyek ini tidak berhasil. Kemudian pada tahun 1885 Edward Butler mencoba menyempurnakannya dengan membuat kendaraan lain yang menggunakan tiga roda dan digerakkan dengan motor dari jenis mesin pembakaran dalam. Pada tahun 1885 seorang ahli mesin Jerman Gottlieb Daimler dan mitranya, Wilhelm Maybach menjadi perakit motor pertama kali di dunia. Daimler memasang mesin empat langkah berukuran kecil pada sebuah sepeda kayu. Mesin diletakkan di tengah (di antara roda depan dan belakang) dan dihubungkan dengan rantai ke roda belakang. Kemudian sepeda kayu bermesin itu diberi nama *Reitwagen (riding car)*.

Pada waktu itu jenis kendaraan ini belum dikenal masyarakat banyak. Sampai pada tahun 1892, Henry Hilderband dari Munich, Jerman Barat memperkenalkan sepeda motor model baru, kemudian diperkenalkan lagi oleh Werner Brothers pada tahun 1897. Sepeda motor pertama yang dijual untuk umum dibuat oleh pabrik sepeda motor *Hildebrand und Wolfmüller* di Muenchen, Jerman pada tahun 1893. Roda belakang sepeda motor ini digerakkan langsung oleh kruk as (*crankshaft*).

Pada tahun 1895 sepeda motor pertama kali masuk ke Amerika Serikat, tepatnya ke kota New York. Pada tahun yang sama, seorang penemu Amerika Serikat, Edward Joel Pennington, di Milwaukee, mendemonstrasikan sepeda motor yang didesain sendiri. Pada akhirnya Pennington dianggap sebagai orang pertama yang memperkenalkan istilah *motor cycle* (sepeda motor).

Pada tahun yang sama, *Triumph*, sebuah perusahaan pembuat sepeda di Inggris memutuskan untuk membuat sepeda motor. Empat tahun sesudahnya, yaitu pada tahun 1902, perusahaan itu memproduksi sepeda motornya yang pertama namun masih menggunakan mesin dari Belgia. Kemudian pada tahun 1905, *Triumph* memproduksi sepeda motor sendiri secara utuh.

Tahun 1903, William S Harley dan sahabatnya, Arthur Davidson, memproduksi sepeda motor di Milwaukee, Amerika Serikat, dan menamakan sepeda motor itu *Harley Davidson*. Tahun 1904, perusahaan Amerika Serikat lain, *Indian Motorcycle Manufacturing Company*, yang berlokasi di Springfield, Massachusetts, muncul dengan sepeda motor *Indian Single*.

Kemudian sampai Perang Dunia I (1914-1918), perusahaan ini menjadi pabrik sepeda motor dengan produksi yang terbesar di dunia. *Indian Motorcycle Manufacturing Company* tutup pada tahun 1953 dan merek Indian diambil alih oleh *Royal Enfield*.

Setelah Perang Dunia I sampai tahun 1928, perusahaan yang memproduksi sepeda motor terbesar di dunia adalah *Harley Davidson*. Pada tahun 1921, sepeda motor BMW hadir dengan roda belakang yang digerakkan menggunakan koppel (*shaft drive*). Pada tahun 1930-an ada sekitar 80 merek sepeda motor di Inggris, di antaranya *Norton*, *Triumph*, *AJS*, dan merek-merek lainnya yang tidak begitu terkenal, seperti *New Gerrard*, *NUT*, *SOS*, *Chell*, dan *Whitwood*.

Perkembangan sepeda motor di Eropa, juga dipicu oleh Perang Dunia II (1939-1945), di mana sepeda motor dibuat untuk keperluan militer. Seusai Perang Dunia II, tahun 1946, desainer Italia, *Piaggio*, memperkenalkan skuter Vespa dan langsung menarik perhatian dunia.

Pada tahun 1949, Honda memproduksi sepeda motor dengan mesin dua langkah. Namun, suara mesin dua langkah yang berisik dan asap yang berbau tajam yang keluar dari knalpot membuat Honda mengembangkan mesin empat langkah.

Tahun 1951, *BSA Group* (Inggris) membeli *Triumph Motorcycles* dan menjadi produsen sepeda motor terbesar di dunia. Kemudian kedudukan BSA diambil alih oleh NSU (Jerman) tahun 1955. Namun, sejak tahun 1970-an hingga kini, Honda tercatat sebagai produsen sepeda motor terbesar di dunia.

Tahun 1952, Honda memproduksi sepeda motor bebek yang dikenal dengan nama *cub*. Kepopuleran sepeda motor jenis bebek ini membuat perusahaan sepeda motor asal Jepang lainnya seperti Kawasaki, Yamaha, dan Suzuki meniru model sepeda motor jenis bebek ini.

Sosok yang menarik, mesin yang handal dan mudah dirawat, serta harga yang bersaing membuat sepeda motor asal Jepang, yakni Honda, Suzuki, Yamaha, dan Kawasaki, sangat populer dan sampai kini mendominasi pasar sepeda motor dunia. Namun, nama-nama *Harley Davidson* tetaplah merupakan sepeda motor yang populer, terutama di Amerika Serikat. Demikian juga dengan BMW, *Triumph*, dan *Ducati*.

Sepeda motor di Indonesia memiliki sejarah yang sangat panjang. Sepeda motor bahkan sudah hadir sejak negara ini masih berada di bawah pendudukan Belanda dan masih bernama Hindia Belanda, Nederlands Indie (Wikipedia, 2012). Menurut berbagai sumber, sepeda motor hadir di Indonesia sejak tahun 1893 atau 115 tahun yang lalu. Sepeda motor tersebut dibeli oleh John C. Potter, seorang masinis pertama pabrik gula Oemboel, Probolinggo, Jawa Timur. Ia memesan sendiri sepeda motor itu langsung ke pabriknya di Muenchen.

Sepeda motor buatan *Hildebrand und Wolfmüller* itu belum menggunakan rantai, roda belakang digerakkan secara langsung oleh kruk as (*crankshaft*). Sepeda motor tersebut belum menggunakan persneling, belum menggunakan magnet, belum menggunakan aki (*accu*), belum menggunakan koil, dan belum menggunakan kabel-kabel listrik.

Sepeda motor itu menyandang mesin dua silinder horizontal yang menggunakan bahan bakar bensin atau nafta. Diperlukan waktu sekitar 20 menit untuk menghidupkan dan menstabilkan mesinnya.

Pada tahun 1932, sepeda motor ini ditemukan dalam keadaan rusak di garasi di kediaman John C. Potter. Sepeda motor itu teronggok selama 40 tahun di pojokan garasi dalam keadaan tidak terawat dan berkarat.

Atas bantuan montir-montir marinir di Surabaya, sepeda motor milik John C. Potter itu direstorasi (diperbaiki seperti semula) dan disimpan di kantor redaksi mingguan *De Motor*. Kemudian sepeda motor antik itu diboyong ke museum lalu lintas di Surabaya, yang kini tidak diketahui lagi di mana lokasinya.

Seiring dengan pertambahan jumlah mobil, jumlah sepeda motor pun terus bertambah. Lahirlah klub-klub *touring* sepeda motor, yang anggotanya adalah pengusaha perkebunan dan petinggi pabrik gula. Berbagai merek sepeda motor dijual di negeri ini, mulai dari *Reading Standard*, *Excelsior*, *Harley Davidson*, *Indian*, *King Dick*, *Brough Superior*, *Henderson*, sampai *Norton*. Merek-merek sepeda motor yang hadir di negeri ini dapat dilihat dari iklan-iklan sepeda motor yang dimuat di surat kabar.

B. Mudik Lebaran

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, mudik diartikan berlayar atau pergi ke udik (hulu sungai, pedalaman). Menurut Wikipedia Indonesia, mudik diartikan sebagai kegiatan perantau untuk kembali ke kampung halamannya. Mudik di Indonesia identik dengan tradisi tahunan yang terjadi menjelang hari raya besar keagamaan misalnya menjelang Lebaran. Bagi sebagian besar masyarakat Indonesia, khususnya masyarakat Jawa, mudik boleh dikatakan sebuah tradisi yang mutlak harus dilaksanakan. Pada saat itulah ada kesempatan untuk berkumpul dengan sanak saudara yang tersebar di perantauan, selain tentunya juga sowan dengan orang tua.

Apabila dikaitkan dengan penggunaan alat transportasi, maka mudik dapat didefinisikan merupakan arus pergerakan orang dari daerah asal (zona keberangkatan) menuju daerah tujuan mudik (zona tujuan) dengan menggunakan alat transportasi tertentu (darat, laut, udara).

Jadi mudik Lebaran dapat didefinisikan sebagai arus pergerakan orang dari daerah asal (zona keberangkatan) menuju daerah tujuan mudik (zona tujuan) dengan menggunakan alat transportasi tertentu (darat, laut, udara) yang dilakukan selama masa lebaran (biasanya H-7 s.d H+7).

METODOLOGI PENELITIAN

Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif dan kuantitatif. Data dikelompokkan sesuai dengan variabel yang diteliti. Teknik ini menggunakan statistik deskriptif berupa perhitungan tabulasi silang. Statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data secara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya. Dalam penelitian ini, responden diminta untuk mengisi pertanyaan yang berbentuk mengungkapkan sesuatu. Data pada setiap jawaban

responden digunakan teknis analisis data berupa distribusi frekuensi. Hal ini dilakukan dengan perhitungan persentasi, kemudian dianalisis hanya yang memiliki frekuensi terbesar. Data ditampilkan dengan penyajian tabular untuk kemudian diinterpretasi.

Dalam penelitian kuantitatif, analisis data merupakan kegiatan pengolahan data dari seluruh responden terkumpul. Kegiatan dalam analisis data adalah mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah sehingga akhirnya dapat disajikan suatu laporan penelitian (*research report*) dalam bentuk studi kasus yang terefleksi dalam tabulasi silang. Pengambilan sampel dilakukan secara acak dengan responden pemudik yang menggunakan sepeda motor.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Mudik dengan menggunakan mobil pribadi dan sepeda motor tetap menjadi pilihan sebagian besar masyarakat yang menginginkan kemudahan dan kenyamanan dalam merayakan Lebaran tahun 2012.

Berdasarkan Laporan Angkutan Lebaran Tahun 2012 Kementerian Perhubungan, realisasi jumlah kendaraan pribadi (sepeda motor dan mobil pribadi) berdasarkan pemantauan di 6 (enam) titik (Ciasem, Sadang, Merak, Ciamis, Cicurug, dan Cisarua) pada periode H-7 (12 Agustus 2012) hingga H+7 (27 Agustus 2012) sebagai berikut: sepeda motor mengalami kenaikan sebesar 18,17% (dari jumlah 2.368.720 sepeda motor pada tahun 2011 menjadi 2.799.129 sepeda motor pada tahun 2012); mobil pribadi mengalami kenaikan sebesar 9,03% (dari jumlah 1.520.150 kendaraan pada tahun 2011 menjadi 1.675.457 kendaraan pada tahun 2012).

Tabel 1. Pertumbuhan Penggunaan Kendaraan Pribadi

Tahun	Sepeda Motor	Mobil Pribadi	Pertumbuhan Motor (%)	Pertumbuhan Mobil (%)
2009	2.711.149	1.306.219	-	-
2010	2.302.246	1.498.620	-15,08	14,73
2011	2.368.720	1.520.150	2,89	1,44
2012	2.799.129	1.675.457	18,17	9,03

Sumber: Korlantas POLRI, 2012

A. Kecelakaan Sepeda Motor

Berdasarkan data Korlantas POLRI menunjukkan bahwa dari total 8.302 kendaraan yang terlibat kecelakaan, sepeda motor yang terlibat kecelakaan

sebanyak 5.710 unit atau meningkat 32% dibanding tahun 2011, dan mobil penumpang sebanyak 1.202 unit atau meningkat sebesar 46% dibanding tahun 2011.

Tabel 2. Data Kecelakaan Angkutan Lebaran

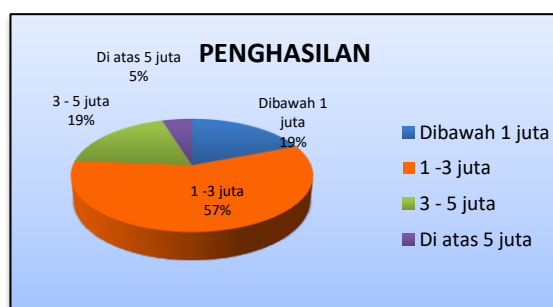
Uraian	H1 s.d. H16		Trend		Satuan
	2011	2012	Angka	%	
Sepeda Motor	4.325	5.710	1.385	32%	Unit
Mobil Penumpang	826	1.202	376	46%	Unit
Mobil Bus	241	278	37	15%	Unit
Mobil Barang	542	675	133	25%	Unit
Kendaraan Khusus	14	14	0	0%	Unit
Kendaraan Tidak Bermotor	115	101	-14	-12%	Unit
Jumlah	6.063	8.032	1.969	32%	Unit

Sumber: Korlantas POLRI, 2012

Berdasarkan fakta tersebut, maka kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan dalam penyelenggaraan angkutan Lebaran adalah sepeda motor, mobil penumpang dan termasuk di dalamnya adalah mobil pribadi. Kondisi ini perlu mendapat perhatian serius dari pemerintah, khususnya dari pihak-pihak terkait karena menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Paragraf 2 Pasal 238, menjadi kewajiban dan tanggung jawab pemerintah untuk menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan sarana dan prasarana lalu lintas yang menjadi penyebab kecelakaan dan menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu diperlukan berbagai upaya pemerintah untuk mencegah kecelakaan yang diakibatkan penggunaan sepeda motor untuk mudik Lebaran.

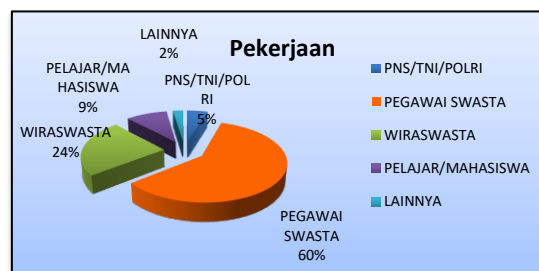
B. Persepsi

Untuk mengetahui karakteristik dan persepsi pengguna sepeda motor, telah dilakukan survei dengan responden sebanyak 300 responden di wilayah Jabodetabek, dengan menggunakan *purposive sampling*.



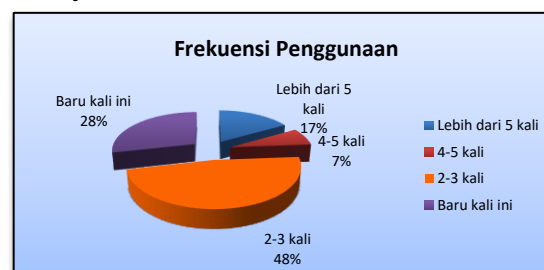
Gambar 1. Penghasilan Pemudik Sepeda Motor

Responden pengguna sepeda motor pada saat mudik kebanyakan berpenghasilan menengah ke bawah, 57% berpenghasilan 1-3 juta, 19% berpenghasilan dibawah 1 juta, sebesar 19% berpenghasilan 3-5 juta, dan 5% berpenghasilan di atas 5 juta.



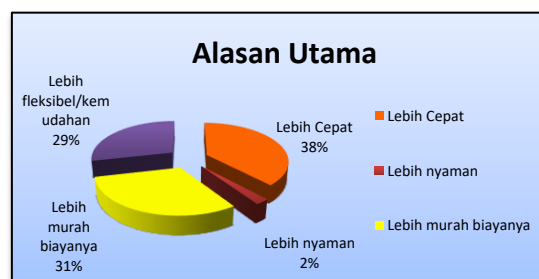
Berdasarkan pekerjaan, responden pengguna sepeda motor kebanyakan adalah pegawai swasta sebanyak 60%, dan 24% wiraswasta.

Berdasarkan frekuensi penggunaan sepeda motor pada saat lebaran, yang terbanyak adalah 2-3 kali lebaran sebanyak 48%, yang lebih dari 5 kali sebanyak 17%, penggunaan antara 4-5 kali sebanyak 7%, dan yang merupakan pengguna baru sebanyak 28%.



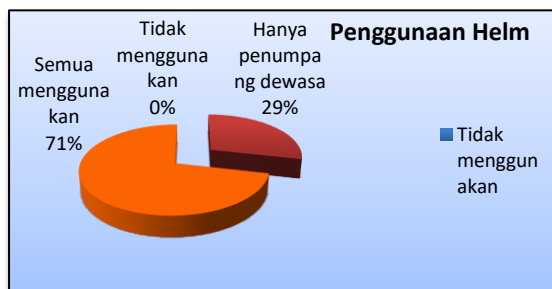
Gambar 3. Frekuensi Penggunaan Sepeda Motor

Alasan utama pemudik menggunakan sepeda motor sebanyak 38% menjawab lebih cepat, dan 31% menjawab lebih murah biayanya, sebanyak 29% menjawab lebih fleksibel/ kenyamanan, dan 2% ada yang menjawab lebih nyaman.



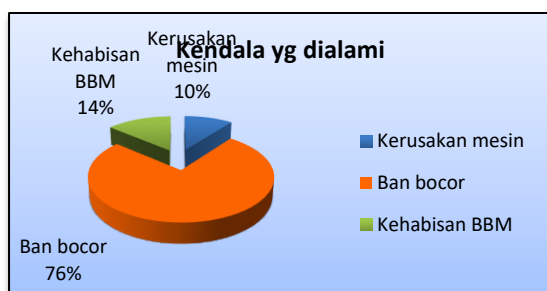
Gambar 4. Alasan Utama Penggunaan Sepeda Motor

Responden rata-rata mentaati penggunaan helm, namun sayang kebanyakan hanya pemudik dewasa, pemudik anak-anak sering diabaikan. Berdasarkan survei sebanyak 71% semua penumpang menggunakan helm, dan 29% hanya penumpang dewasa yang menggunakan helm.



Gambar 5. Penggunaan Helm

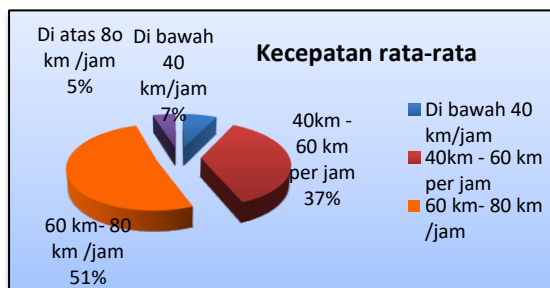
Kendala yang dialami pemudik sepeda motor pada saat berkendara, sebanyak 76% mengalami ban bocor, sebanyak 14% mengalami kehabisan BBM, dan sebanyak 10% responden mengalami kerusakan mesin.



Gambar 6.

Kendala Yang Dialami Pemudik Sepeda Motor

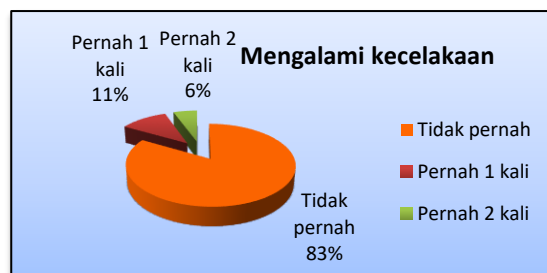
Pemudik memacu sepeda motor dengan kecepatan 60-80 km per jam sebanyak 51%, sebanyak 37% dengan kecepatan 40-60 km per jam, sebanyak 7% dengan kecepatan di bawah 40 km per jam, dan sebanyak 5% dengan kecepatan di atas 80 km per jam.



Gambar 7.

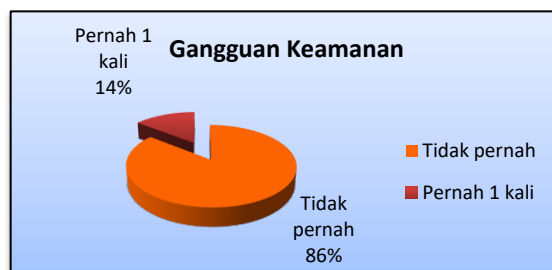
Kecepatan Rata-Rata Pemudik Sepeda Motor

Mengenai kecelakaan, pemudik sepeda motor sebanyak 83% menjawab tidak pernah mengalami kecelakaan, sebanyak 11% pernah mengalami satu kali kecelakaan, dan sebanyak 6% pernah mengalami 2 kali kecelakaan.



Gambar 8. Kecelakaan Pemudik Sepeda Motor

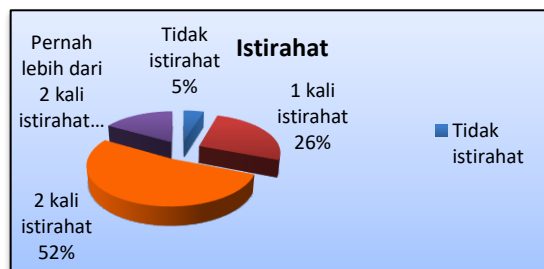
Pemudik sepeda motor, secara umum jarang mengalami gangguan keamanan, sebanyak 86% menjawab tidak pernah mengalami gangguan keamanan, dan sebanyak 14% pernah mengalami satu kali gangguan keamanan.



Gambar 9.

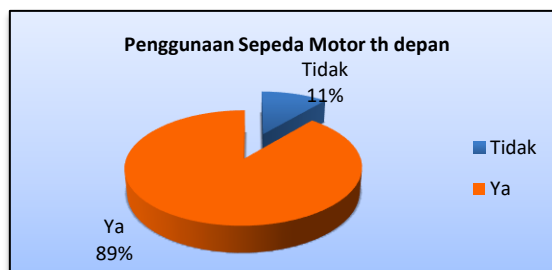
Gangguan Keamanan Pemudik Sepeda Motor

Pemudik sepeda motor, rata-rata melakukan istirahat selama perjalanan. Sebanyak 52% melakukan istirahat sebanyak 2 kali, sebanyak 26% melakukan istirahat 1 kali, sebanyak 17% melakukan lebih dari 2 kali istirahat, dan sebanyak 5% tidak istirahat.



Gambar 10. Istirahat Selama Perjalanan

Mengenai penggunaan sepeda motor pada Lebaran tahun depan, sebanyak 89% pemudik akan menggunakan lagi, sementara 11% tidak akan menggunakan lagi dengan alasan lelah dan keselamatan.



Gambar 11.

Penggunaan Sepeda Motor Tahun Depan

KESIMPULAN

Realisasi jumlah kendaraan pribadi (sepeda motor dan mobil pribadi) berdasarkan pemantauan di 6 (enam) titik (Ciasem, Sadang, Merak, Ciamis, Cicurug, dan Cisarua) pada periode H-7 (12 Agustus 2012) hingga H+7 (27 Agustus 2012), penggunaan sepeda motor mengalami kenaikan sebesar 18,17% (dari jumlah 2.368.720 unit pada tahun 2011 menjadi 2.799.129 unit pada tahun 2012). Penggunaan mobil pribadi mengalami kenaikan sebesar 9,03% (dari jumlah 1.520.150 unit pada tahun 2011 menjadi 1.675.457 unit pada tahun 2012). Berdasarkan data Korlantas POLRI menunjukkan bahwa dari total 8.302 kendaraan yang terlibat kecelakaan, sepeda motor yang terlibat sebanyak 5.710 unit atau meningkat 32% dibanding tahun 2011, dan mobil penumpang sebanyak 1.202 unit atau meningkat sebesar 46% dibanding tahun 2011. Responden pengguna sepeda motor pada saat mudik kebanyakan berpenghasilan menengah ke bawah, sebanyak 57% berpenghasilan 1-3 juta, 19% berpenghasilan dibawah 1 juta, sebesar 19% berpenghasilan 3-5 juta, dan 5% berpenghasilan di atas 5 juta. Berdasarkan pekerjaan, responden pengguna sepeda motor kebanyakan adalah pegawai swasta sebanyak 60% dan 24% wiraswasta. Berdasarkan frekuensi penggunaan sepeda motor pada saat Lebaran, yang terbanyak adalah 2-3 kali lebaran sebanyak 48%, yang lebih dari 5 kali sebanyak 17%, penggunaan antara 4-5 kali sebanyak 7%, dan yang merupakan pengguna baru sebanyak 28%. Alasan pemudik menggunakan sepeda motor sebanyak 38% menjawab lebih cepat, dan 31% menjawab lebih murah biayanya, sebanyak 29% menjawab lebih fleksibel/kenyamanan, dan 2% ada yang menjawab lebih nyaman. Mengenai penggunaan sepeda motor pada Lebaran tahun depan, 89% pemudik akan menggunakannya lagi, sementara 11% tidak akan menggunakannya lagi dengan alasan lelah dan keselamatan.

SARAN

Sudah selayaknya penggunaan sepeda motor untuk mudik Lebaran terutama untuk jarak jauh diupayakan untuk dikurangi bahkan dilarang penggunaannya karena sangat berbahaya bagi keselamatan dan keamanan penggunaannya. Guna mengendalikan penggunaan sepeda motor pada mudik Lebaran sebaiknya angkutan umum terutama untuk kelas ekonomi disubsidi pemerintah atau bus ekonomi dijadikan sarana untuk mudik gratis pada saat Lebaran, sehingga biayanya lebih murah daripada penggunaan sepeda motor. Hal ini selain akan membuat pengguna sepeda motor beralih moda ke angkutan umum khususnya bus, juga akan meningkatkan pangsa angkutan umum khususnya

bus. Himbauan dan sosialisasi mengenai bahaya penggunaan sepeda motor jarak jauh, dan penggunaan sepeda motor yang selamat perlu terus menerus dilakukan lewat berbagai media massa, media sosial maupun lewat leaflet, serta brosur/selebaran secara terkoordinasi dan bersinergi antar instansi terkait agar upaya yang dilakukan tidak sia-sia.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. 2011. *Statistik Indonesia 2011*. Jakarta: BPS.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2011. *Laporan Pelaksanaan Angkutan Lebaran Tahun 2012 (1432 H)*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2012. *Laporan Pelaksanaan Angkutan Lebaran Tahun 2012 (1433 H)*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Mangkoesoebroto, G. 1996. *Ekonomi Publik*. Yogyakarta: BPFE.
- Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian. 2011. *Kajian Penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2011*. Laporan Penelitian. Jakarta.
- Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian. 2012. *Kajian Penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2012*. Laporan Penelitian. Jakarta.
- Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian. 2012. *Proceeding Permasalahan Angkutan Lebaran 2012 dan Solusinya*. Jakarta.
- Rustian, Kamaludin. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Inpres Nomor 3 Tahun 2004 tentang Koordinasi Penyelenggaraan Angkutan Lebaran.

